

Número 39 - Junio de 2011

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Asistentes a la edición de 2009 contemplando el despegue de un A380. Foto: SIAE

Le Bourget, una cita para el optimismo

Del 20 al 26 de junio, en París

PÁG. 5

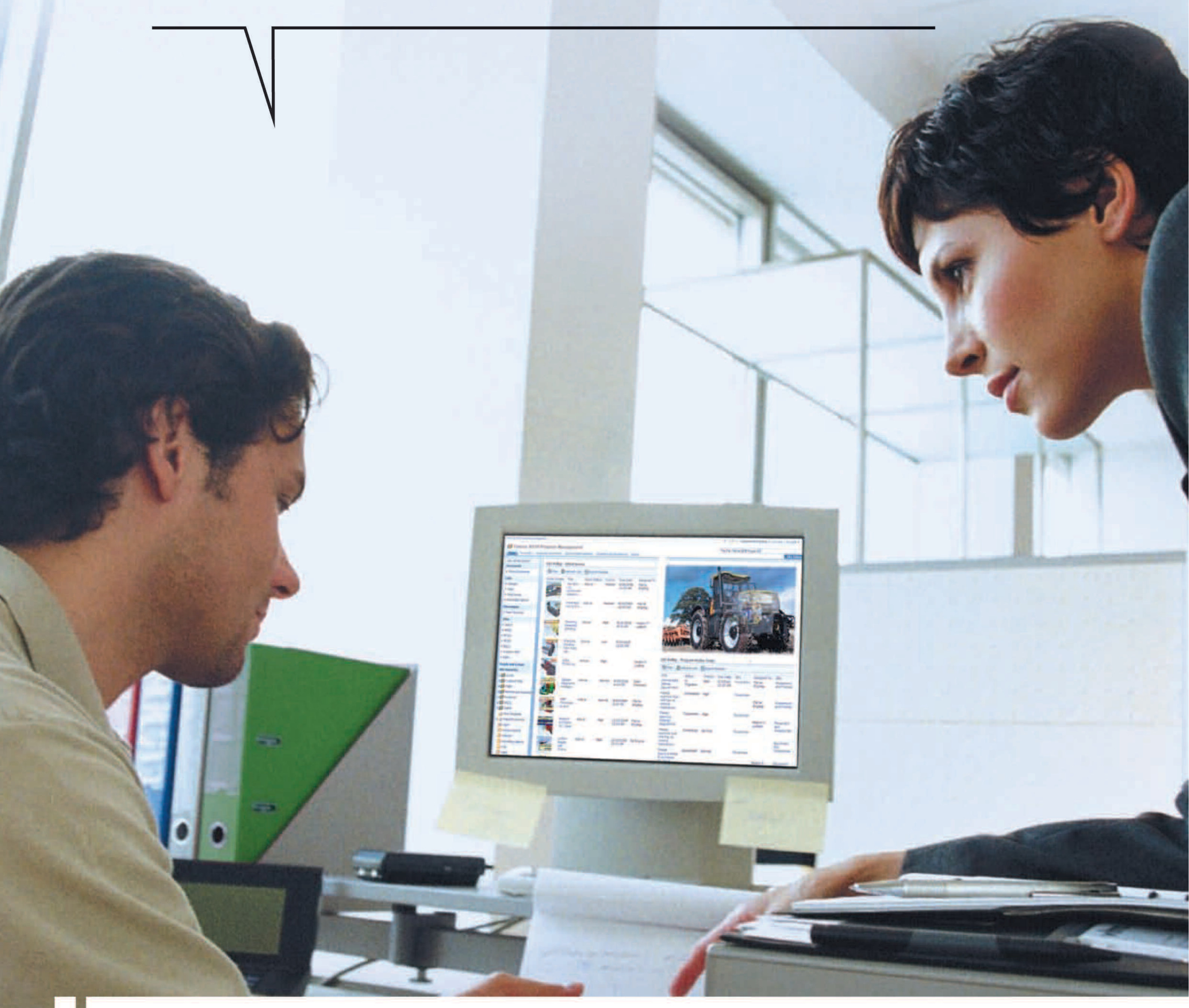
La OMC da parcialmente la razón a la Unión Europea en el caso de las ayudas estatales a Airbus

PÁG. 11

GMV presenta en Denver su estudio sobre archivo de datos de larga duración

PÁG. 14

¿Todo el conocimiento de producto al alcance de nuestras manos?



Conéctese. Utilice Teamcenter para una gestión más inteligente del ciclo de vida del producto.

Cuando Vd. está tomando decisiones sobre el desarrollo de producto y la fabricación en varios departamentos y en diferentes lugares del mundo, necesita una única fuente de conocimiento de productos y procesos. Teamcenter de Siemens PLM Software proporciona la información que las personas precisan, cuando la necesitan, desde diversas aplicaciones, organizaciones y culturas. Teamcenter potencia la innovación, reduce el tiempo de lanzamiento de productos, cumple con los requisitos de negocio y reglamentaciones, agiliza las operaciones y mejora la colaboración global. Conozca más acerca de Teamcenter en **www.siemens.com/teamcenter.**

Answers for industry.

SIEMENS

Editorial

La culpa no siempre es del mensajero

EL medio es el mensaje, decía Marshall McLuhan en su obra "la galaxia Gutenberg". Haciendo realidad este aserto no siempre cierto, se suele responsabilizar al medio y al intermediario del objeto y contenido de su misión, su mensaje. Matar al mensajero es siempre la solución más fácil, el recurso más habitual y el argumento más recurrente cuando el mensaje o la noticia que transmite no es la esperada o deseada.

Políticos y gobernantes suelen habitualmente justificar sus fracasos cargándolos en el debe de los comunicadores y mensajeros. Cuando los ciudadanos les castigan en las urnas, la culpa es de los medios de comunicación que no han sabido trasladar a la ciudadanía sus realizaciones e intenciones. En la noche postelectoral del pasado 22 de mayo, tras la derrota sin paliativos en las urnas del Partido Socialista en el Gobierno, su secretario general y presidente del Ejecutivo, J. L. Rodríguez Zapatero, señaló: "no ha sido fácil explicar adecuadamente cuáles han sido los orígenes, la naturaleza y la dimensión de la crisis. Y no hemos podido, ni sabido llegar con nuestras razones a muchos de nuestros ciudadanos". Otro tanto dijo el vicesecretario general del PSOE, José Blanco: "no hemos podido, o no hemos sabido transmitir los argumentos y las razones de las decisiones que hemos adoptado dentro de un proceso de reformas que había que hacer para evitar males mayores". Pero tal vez no. Quizá la crisis económica, social y política y, sobre todo, la gestión de las mismas esté demasiado explicada y entendida por los ciudadanos que han captado sobradamente las razones del Gobierno. Porque la ciudadanía ha hablado. A través de los votos, los españoles han dado buenas razones sobre la gestión gubernamental de la crisis. A lo mejor o a lo peor son los gobernantes quienes, en su autismo, son incapaces de atender y entender las razones de los ciudadanos. Razones tiene el corazón que no entiende la cabeza, que decía Pascal.

En ese contexto realista -nada derrotista- acude nuestra industria al Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio (SIAE) de París con los mejores deseos de encontrar allí el optimismo que a nivel mundial pueda destilar el sector aeroespacial

Hace exactamente dos años, el Gobierno tenía un plan para salir de la crisis volando. El ministro de Industria, Turismo y Comercio, Miguel Sebastián, durante su visita en Zamudio a las instalaciones de ITP con ocasión del 20 aniversario de su fundación, anunciaba su plan: "El sector aeronáutico español contará por primera vez en la historia con un plan estratégico que pretende impulsar esta actividad y aumentar su protagonismo en la salida de la crisis. Estamos plenamente convencidos de que la industria aeronáutica va a ser protagonista de la crisis y del nuevo modelo de crecimiento económico basado en la eficiencia económica, en la innovación y la productividad". Dos años después, el sector, como el resto de la industria, sigue sumido en la crisis sin que se vea la salida a corto plazo.

En ese contexto realista -nada derrotista- acude nuestra industria al Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio (SIAE) de París que se celebra del 20 al 26 de este mes en Le Bourget con los mejores deseos de encontrar allí el optimismo que a nivel mundial pueda destilar el sector aeroespacial. Si a final de mes las noticias y los mensajes no son mucho más entusiastas y positivos que los de hace dos años, no rompan el móvil ni tiren por la ventana el ordenador, la radio ni la televisión. La culpa no la tiene el mensajero.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

Con nombre propio

Nuevo jefe del Programa Eurofighter

Cassidian España ha nombrado a Luis Hernández Vozmediano, ingeniero aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por el Instituto Internacional San Telmo, nuevo jefe del Programa Eurofighter.

Luis Hernández, de 56 años, prácticamente ha desarrollado toda su vida profesional en EADS, comenzando en el año 1983 en la Planta de San Pablo en Sevilla, en la que desempeñó los cargos de Jefe de Ingeniería y Jefe de Producción, entre otros. Miembro del equipo de integración de EADS en 2001, posteriormente ha desarrollado una intensa actividad profesional en programas internacionales (FSTA, Beriev200, KCX).

En los últimos años, Luis Hernández ha sido Jefe del programa KCX en Europa.

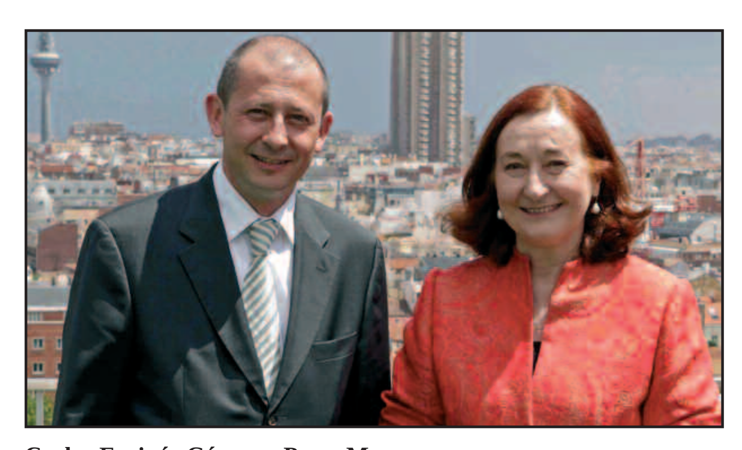
Enrique Barrientos, CEO de Cassidian España y miembro del Board of Directors de Eurofighter, comentó: "Nuestro principal objetivo es la satisfacción del cliente español y es un orgullo poder contar en mi equipo con Luis Hernández Vozmediano, que será un pilar básico para la consecución del mismo, tanto por sus valores personales, como por su dilatada experiencia profesional".



Luis Hernández Vozmediano.

Relevo en el consejo de Hispasat

El Consejo de Administración de Hispasat aprobó el nombramiento de Carlos Espinós Gómez como consejero delegado del operador de satélites español, del que Abertis, a través de su filial de telecomunicaciones Abertis Telecom, es socio de referencia con una participación del 33,4%. Petra Mateos se mantiene al frente de la presidencia de la compañía.



Carlos Espinós Gómez y Petra Mateos.

Espinós ha formado parte del Consejo de Hispasat, en representación de Abertis, desde julio de 2008. Ingeniero de Telecomunicaciones, ocupaba hasta el momento el cargo de subdirector general de Abertis Telecom y director general de la División de Infraestructuras Satélites.

Anteriormente, había desempeñado puestos de responsabilidad en Acesa, donde participó en el proceso de diversificación del negocio de autopistas, y en Andersen Consulting, desarrollando diferentes proyectos en el sector de las telecomunicaciones.

Premio a la mejor línea aérea de 2011



Fernando Suárez de Góngora.

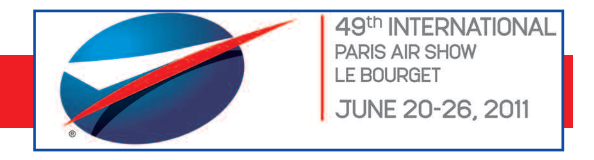
Fernando Suárez de Góngora, director general de Emirates en España, recogió el premio a la mejor compañía aérea organizado por la revista especializada en viajes y estilo de vida Condé Nast Traveller.

"Para Emirates España es un gran honor recibir este premio, no sólo por el prestigio internacional de la publicación, destacado referente en el sector de viajes de lujo, sino también por haber recibido los votos favorables de tantos viajeros en España que reconocen así el enorme esfuerzo diario de Emirates por ofrecer el mejor servicio, calidad y atención a sus pasajeros alrededor del mundo."

La tercera edición de estos galardones se celebró en los exclusivos Jardines de Cecilio Rodríguez, del Parque del Retiro. Los premios constaban de 22 categorías, todas relacionadas con el mundo de los viajes y el estilo de vida, y en cuyo proceso de elección participaron 23.000 lectores de la edición española de la revista que emitieron sus votos vía Internet.

A la concurrida gala asistieron cerca de 250 invitados, entre los que figuraban empresarios, actores, artistas, diseñadores, los más altos representantes del sector turístico y algunos políticos como Joan Mesquida, secretario general de Turismo y Comercio Interior, y Sandra Lorite, concejala del Ayuntamiento de Madrid.

LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS



Del 20 al 26 de junio, en París

Le Bourget, una cita para el optimismo, a pesar de la crisis

Foto: SIAE 2009

DESPUÉS de una edición 2009 marcada por el centenario de la historia del Salón y sobre todo por la crisis económica, la 49 y próxima edición del Salón Internacional de la Aeronáutica y del Espacio, que se celebrará entre el 20 y el 26 de este mes, se anuncia ya como una excelente cosecha.

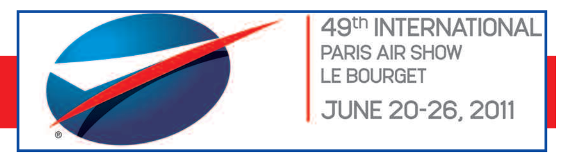
La presente edición de Le Bourget quiere marcar el repunte, el impulso o la remontada del sector aeroespacial, a pesar de la crisis. Se trata de lanzar un mensaje de optimismo a los profesionales del mundo de la aeronáutica y del espacio que se darán cita este mes en París.

La recuperación económica del sector, a pesar de algunas tensiones todavía perceptibles, ha impulsado decididamente a las empresas a inscribirse con rapidez en el Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio París-Le Bourget.

Las 100 primeras empresas mundiales del sector aeroespacial estarán presentes y más de 2.000 pequeñas y medianas empresas

Pasa a la página siguiente

LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS



Viene de la página anterior

expondrán su tecnología en pabellones nacionales o regionales.

La crisis ha dejado, sin embargo, huellas y la mayor parte de las empresas han reducido su presupuesto entre un 10 y un 30%, dejando lugar a otras nuevas o a aquellas que han deseado incrementar y reforzar su presencia.

La organización del Salón ha optado por la calidad a la que se ha comprometido ya en las últimas ediciones y ha considerado en medio de la crisis que era necesario invertir en lugar de restringir, teniendo en cuenta el incremento, según las encuestas realizadas entre expositores y visitantes del Salón.

De esta forma, se han invertido cerca de 15 millones de dólares en las infraesrtructuras del Parque de Exposiciones de Le Bourget, 3 millones de dólares en la renovación de stands de negocios y un número importante de mejoras se han llevado a cabo, entre ellas, la creación de un espacio de exposición que permitirá ejecutar el 100% de las órdenes on line y contar con equipos wifi en banda ancha en toda la exposición, posibilitando el acceso a toda la información in situ durante el desarrollo de la feria.

Se garantizará así la seguridad del trabajo en un lugar donde casi 10.000 personas vienen trabajando durante cinco semanas para construir el acontecimiento de seis días en una población temporal de 15.000 habitantes.

El Salón, con sus 2.000 expositores, sus 340.000 visitantes, 200 delegaciones internacionales y 3.000 periodistas, se convierte en el acontecimiento aeronáutico y espacial más importante del mundo.

Como encuentro preferido de los industriales del sector aeroespacial del mundo entero, el Salón debe estar de nuevo a la altura de las expectativas de toda una profesión.

Caja de resonancia y escaparate de la industria, esta edición será escenario de numerosos anuncios y el lugar de la innovación al servicio del medio ambiente.

El Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio (SIAE) de París Le Bourget es después de más de un siglo el primer acontecimiento y el mayor del mundo dedicado a la industria aeroespacial. Es el acontecimiento privilegiado para el encuentro de todos los profesionales de la aeronáutica y del espacio, para descubrir las últimas novedades e innovaciones, admirar más de 140 aeronaves expuestas y asistir a unas presentaciones en vuelo excepcionales.

La 49 edición del Salón tendrá lugar en el Parque de Exposiciones de Bourget del 20 al 26 de este mes de junio y reunirá de nuevo al conjunto de actores de la industria mundial en torno a las últimas innovaciones tecnológicas.

Los cuatro primeros días están reservados a los profesionales y los tres días siguientes al gran público. El Salón está organizado por SIAE, filial del Grupo de Industrias Aeronáuticas y Espaciales de Francia (GIFAS).



Interior del recinto ferial. Foto: SIAE 2009

Le Bourget en cifras *

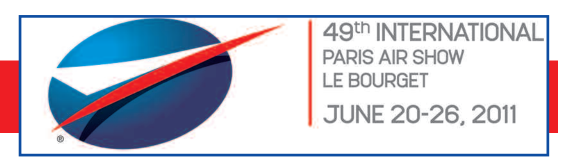
2.000 expositores y 143 aviones presentados
205 delegaciones oficiales de 88 países
3.000 periodistas de todo el mundo
340.000 visitantes, de los que 153.920 son profesionales
550.000 metros cuadrados de exposiciones y stands
192.000 metros cuadrados de áreas exteriores de exposición estática
131.217 metros cuadrados de superficie comercial con 363 chalets
10.000 camiones
4.000 líneas telefónicas y 30 kilómetros de fibra óptica
73.000 metros cuadrados de estructuras móviles
41.000 metros cuadrados dedicados a recepción

***Cifras de la edición 2009**

Información útil:
- Días únicamente para profesionales (no se admiten menores de 16 años): lunes 20 a jueves 23 de junio de 2011
- Día del “Estudiante”: viernes 24 de junio de 2011 (entrada gratuita con la acreditación de la condición de estudiante)
- Abierta al público general: viernes 24, sábado 25 y domingo 26 de junio de 2011
- Horario: 9:30 a 18 horas

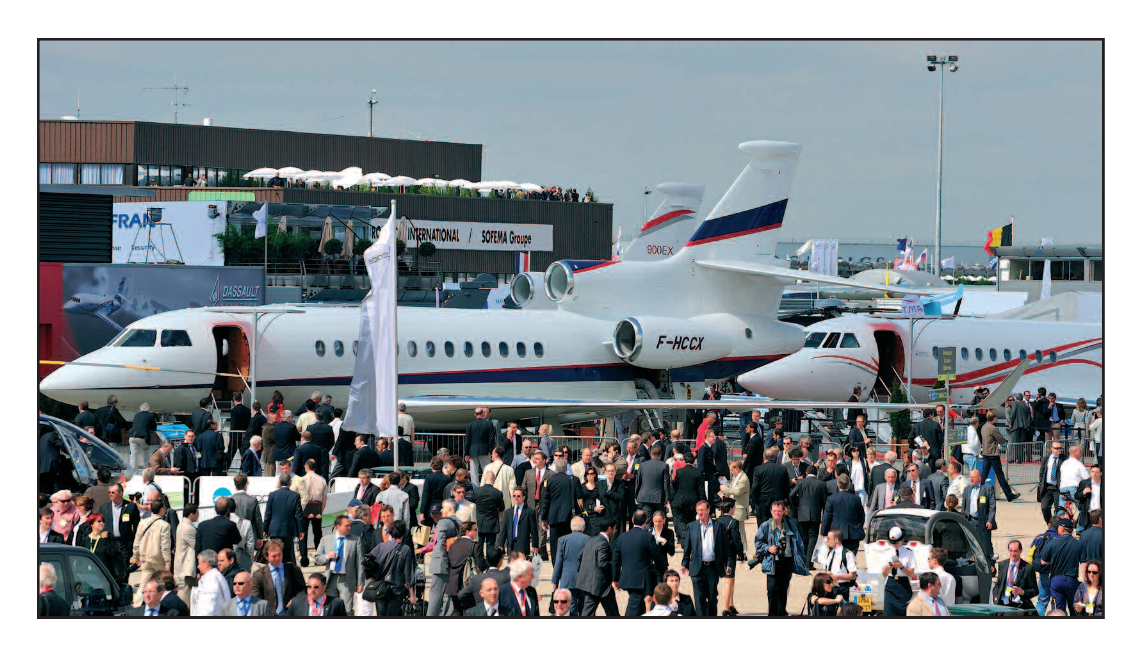


LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS



Presencia española en el salón de París

LA presencia española en el Salón de Le Bourget estará representada en el Pabellón de España con una veintena de empresas, además de la significativa asistencia institucional del Ministerio de Defensa y sus empresas. Sener acude con el proyecto Proba 3 del que es contratista principal. Asimismo, el Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales (CATEC) presentará el Centro de Vuelos Experimentales ATLAS.



Aspecto de la exposición exterior de la edición de Le Bourget 2009. Foto: SIAE

TEDAE asiste con veinte empresas

Bajo la coordinación de la Asociación Española de Tecnologías de Defensa Aeronáutica y Espacio (TEDAE), un total de 20 empresas españolas han confirmado su participación en la 49 edición del Salón Internacional Aeronáutico de Le Bourget que se celebrará en París del 20 al 26 de junio en París, formando parte del Pabellón de España

Según Tedae, acuden a la feria internacional Aciturri, Aernnova, Alestis, Baie, Das Photonics, Cesa, Extenda/Fundación Hélice, Hegan, Iberia Mantenimiento, Indra Sistemas, Inmapa, Invest in Spain, ITP, MBP Aerospace, M Torres, Sener, Tecnatom y Tekplus Aeroespace. El Ministerio de Defensa, junto a ISDEFE y el INTA, estará presente en el pabellón apoyando a la industria española en el exterior.

TEDAE destaca que el sector aeronáutico es un sector 'innovador por excelencia', cuyas tecnologías son después transferidas a otros sectores y 'de las que se benefician todos los ciudadanos en su vida cotidiana'. Por ello, y porque su valor como 'creador de empleo altamente cualificado', la asociación defiende que la contribución de este sector a la economía nacional 'puede ayudar en el objetivo nacional de cambio de modelo productivo'.

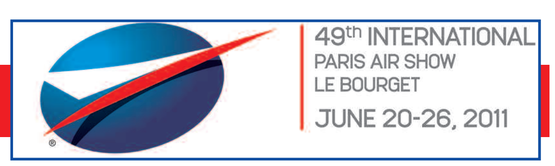
Con casi 2.000 expositores, 138.000 visitantes profesionales, 3.000 periodistas y 200 delegaciones oficiales, el Salón se sitúa indiscutiblemente ante uno de los momentos claves de la vida económica de la industria aeroespacial. Es el acontecimiento privilegiado para el encuentro de todos los profesionales de la aeronáutica y del espacio, para descubrir las últimas novedades e innovaciones, admirar más de 140 aeronaves expuestas y asistir a unas presentaciones en vuelo excepcionales.

La 49 edición del Salón tendrá lugar en el Parque de Exposiciones de Bourget y reunirá de nuevo al conjunto de actores de la industria mundial en torno a las últimas innovaciones tecnológicas. Los cuatro primeros días están reservados a los profesionales y los tres días siguientes al gran público. El Salón está organizado por SIAE, filial del Grupo de Industrias Aeronáuticas y Espaciales de Francia (GIFAS).

Sener expone sus proyectos como contratista principal

La empresa española de ingeniería y tecnología Sener presentará en la próxi-

LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS



ma edición de Paris Air Show proyectos de Espacio, Aeronáutica y Defensa, en algunos de los cuales como Proba 3, es responsable último como contratista principal.

Sener, que se ha convertido en un centro de excelencia y una empresa de referencia internacional en el sector aeroespacial durante los últimos 43 años, ha suministrado equipos, integración de sistemas y servicios de ingeniería a los mercados internacionales de Espacio, Aeronáutica y Vehículos y Defensa, campos en los que ha conseguido un aumento progresivo en el nivel de responsabilidad. En la actualidad, la empresa aborda, en todos los sectores, sistemas cada vez más complejos y obtiene contratos de mayor volumen económico.

En Espacio, Sener desarrolla componentes y sistemas para el segmento de vuelo, en sus tres ámbitos de actividad: mecanismos de precisión, sistemas GNC y cargas útiles ópticas. En mecanismos de precisión, lleva a cabo proyectos como el suministro del sistema completo de las antenas de media y alta ganancia para el satélite Bepi Colombo, que deberán funcionar en un entorno con acusados gradientes de temperatura. En cargas de pago ópticas, realiza trabajos como la cámara ultravioleta del satélite World Space Observatory, un proyecto de colaboración entre España y Rusia donde Sener será responsable de entregar la cámara completa para su integración posterior en el satélite. Por último, en sistemas de Guiado, Navegación y Control (GNC), Sener cuenta con una importante cartera de proyectos, como el sistema de control de actitud y órbita (AOCS) de Herschel y Planck, donde ha sido contratista de primer nivel, y actualmente es contratista principal en Proba 3, donde será responsable de la misión al completo. Toda esta actividad se complementa con los proyectos de NTE-Ssener, una empresa que pertenece a Sener en su totalidad y que está especializada, dentro del sector espacial, en proyectos de apoyo al soporte de vida, como los proyectos de la Agencia Espacial Europea (ESA) 'Mares' o 'Melissa'.

En Aeronáutica y Vehículos, Sener realiza el diseño de detalle de vehículos de automoción así como de grandes instalaciones de utillaje complejo para las líneas de producción aeronáuticas. En este campo, la empresa ha entregado 'llave en mano' sistemas de producción para los largerillos del ala y el ensamblaje del HTP del A350XWB. En producción de elementales, Sener suministra máquinas 'llave en mano', tales como sistemas de conformado en caliente o hot forming y máquinas de pultrusión para la producción de largueros, entre otros.

CATEC dará a conocer ATLAS en su stand informativo.

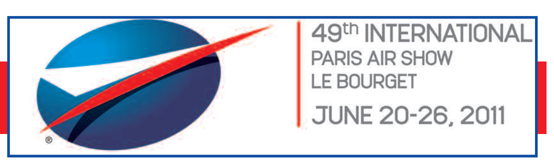


CATEC presenta su proyecto ATLAS, pionero en materia de UAV's

El Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales (CATEC), gestionado por la Fundación Andaluza por el Desarrollo Aeroespacial (FADA), presentará en Le Bourget el Centro de Vuelos Experimentales ATLAS, el primer centro en España y tercero en Europa dedicado íntegramente a la experimentación de tecnologías y sistemas de aviones no tripulados, UAV's (Unmanned Aerial Vehicles).

Este proyecto permitirá que Andalucía se sitúe a la vanguardia de una de las áreas de mayor proyección en el futuro del sector aeronáutico mundial, y en la que más se está centrando la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías vinculadas a la industria aeroespacial a nivel internacional. CATEC dará a conocer ATLAS en el stand informativo que la delegación andaluza dispondrá en el salón parisino, con la finalidad de presentar a las empresas, instituciones, y entidades tecnológicas participantes los últimos avances desarrollados en el ámbito de los UAV's en Andalucía.

LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS





Prototipo de avión Solar Impulse.

Solar Impulse, invitado especial

LOS organizadores de la Feria Aeronáutica Internacional de París han tenido la feliz idea de convocar la presencia del avión solar Solar Impulse como invitado especial de la feria.de le Bourget.

Será la primera aparición del revolucionario avión en una feria aeronáutica, lo que marca la culminación de una genuina aventura humana y tecnológica, que en julio de 2010 realizó un viaje histórico de 26 horas durante día y noche sin combustible, impulsado solamente por la energía solar. Bertrand Piccard, André Borschberg y su equipo han aceptado con mucho entusiasmo la invitación para el evento de la Feria Aeronáutica de París.

Desde el 20 al 26 de junio, los visitantes de la feria podrán observar de cerca a Solar Impulse en tierra firme y, cada mañana, siempre que las condiciones climáticas sean favorables, podrán admirar su majestuoso despliegue de vuelo mientras se maravillan con el silencio de sus motores eléctricos.

Con la participación de Solar Impulse, la Feria Aeronáutica de París continúa la tradición de presentar los prototipos más innovadores, que han marcado la historia de la feria por más de 100 años, de esta manera comparte su pasión y sus sueños con los visitantes.

Como una muestra de los avances tecnológicos más audaces, la Feria Aeronáutica de París está en perfecta armonía con la cultura que une al equipo de Solar Impulse en su búsqueda humana de innovación y de tecnología nueva, su deseo de respetar el medioambiente y su motivación por un desarrollo sustentable.

Debido a que tiene una envergadura alar de 64 metros (tan ancha como la de un Airbus A340), un peso liviano y una velocidad extremadamente baja, la organización de demostraciones aéreas de Solar Impulse HB-SIA en la Feria Aeronáutica de París también representa un verdadero desafío para la aviación, que será enfrentado a diario por los equipos de la Feria y de Solar Impulse.

Solar Impulse HB-SIA, el primer avión diseñado para volar día y noche sin necesidad de combustible y sin producir emisiones de dióxido de carbono, demuestra el enorme potencial con el que cuentan las tecnologías nuevas en cuanto al ahorro de energía y la producción de energía renovable. Siete años de trabajo intenso, cálculos y pruebas por parte de un equipo compuesto por 70 personas y 80 socios han contribuido en la fabricación de este revolucionario avión de fibra de carbono, con una envergadura alar tan ancha como la de un Airbus A340 (63,4m) y un peso equivalente al de un auto familiar promedio (1.600 kg). Es el avión más grande que se haya construido con ese peso. Las 12.000 celdas solares integradas en el ala proveen energía renovable a cuatro motores eléctricos (cada uno con una potencia máxima de 10 caballos de fuerza) y cargan las baterías de litio polímero de 400 kg durante el día, lo que permite que la aeronave vuele de noche.

En la demanda de Boeing contra Airbus

La OMC da parcialmente la razón a la Unión Europea

LA Organización Mundial del Comercio (OMC), en un veredicto definitivo sobre la demanda norteamericana contra Airbus sobre las ayudas estatales recibidas, ha resuelto definitivamente emitiendo un fallo salomónico por el que declara legales las subvenciones al A380 pero inapropiadas las destinadas a otros modelos.

De esta forma, el organismo internacional permite que tanto EE UU y su constructor aeronáutico Boeing, como la Unión Europea y Airbus puedan considerarse satisfechos con el veredicto y todos canten victoria. Sin embargo, los expertos legales consideran que la UE fue la más beneficiada. “Es un gran triunfo para la UE”, dijo Simon Lester, director de worldtradelaw.net, una consultora con sede en Washington. La OMC confirmó que algunas ayudas entregadas por la UE a Airbus, como más de 20.000 millones de dólares en préstamos con bajas tasas de interés para desarrollar seis aviones, son incompatibles con las reglas de comercio, pero revocó su decisión anterior de que la financiación cedida por algunos países es un subsidio ilegal.

En 2004, EE UU presentó una demanda contra el constructor aeronáutico Airbus por haber recibido supuestamente 20.000 millones de dólares de gobiernos de la UE con una ventaja particular: si un

Pasa a la página siguiente



Satisfacción en Bruselas

La Comisión Europea mostró su satisfacción ante la decisión de la OMC en el caso de Boeing contra Airbus, al estimar que la principal acusación del constructor americano sobre las subvenciones recibidas por su competidor europeo, habrían sido enteramente rechazadas.

El comisario europeo de Comercio, Karel de Gucht, mostró su “particular alegría por este importante resultado. La principal acusación americana, según la cual Airbus habría recibido subvenciones ilegales a la exportación, ha sido rechazada en su totalidad”, agregó.

De Gucht señaló que la resolución de la OMC contiene varias “conclusiones clave”, como que la inversión de lanzamiento reembolsable concedida por Alemania, España, Francia y Reino Unido para el Airbus A380 no es una ayuda ilegal a la exportación o que los programas de investigación y desarrollo a nivel europeo, nacional o regional son “completamente compatibles” con las normas de la OMC.

Fuentes comunitarias acusaron paralelamente a Boeing de beneficiarse de más de 2.000 millones de dólares en ayudas ilegales a la exportación del programa de exenciones fiscales a empresas exportadoras (Foreign Sales Corporation).

La Comisión indicó igualmente que las quejas de EE UU sobre la planta de ensamblaje del Airbus A380 en Toulouse, fueron “totalmente rechazadas”, y que las conclusiones sobre la planta de Mühlenberger Loch en Hamburgo fueron “sustancialmente mejoradas” para los intereses europeos.

Bruselas reconoce, no obstante, que subsisten en el informe algunos ayudas “recurribles”, a pesar de que se ha comprobado que su impacto en el mercado de la aviación civil ha sido “muy limitado”, lejos de los presuntos 15.000 o 20.000 millones de dólares atribuidos en una resolución anterior.

Viene de la página anterior

avión no generaba beneficios, Airbus no tenía que devolver los préstamos. La UE contraatacó con otra demanda contra Boeing por haber percibido miles de millones de dólares en exenciones impositivas de diferentes estados, junto con subvenciones ligadas a la investigación de defensa otorgadas por el gobierno federal.

La demanda de Estados Unidos de que Airbus recibió subsidios a la exportación que están prohibidos "ha sido descartada enteramente", dijo el comisionado europeo de Comercio, Karel De Gucht. "Además, una serie de alegaciones, vinculadas a gastos en investigación y desarrollo e infraestructura, entre otros, o fueron rechazadas o aceptadas sólo parcialmente".

En particular, el caso giraba en torno a cuánto dinero fue utilizado para desarrollar el jumbo jet A380 y si estos subsidios podían usarse ahora para desarrollar el A350. "En ambos asuntos, la UE obtiene un resultado que la complace", dijo Lester.

En su dictamen, la OMC ha admitido la apelación de la UE contra su resolución anterior sobre las ayudas estatales concedidas al constructor aeronáutico europeo Airbus. Con esta decisión, Airbus y los cuatro países accionistas de la compañía, Francia, Alemania, España y Reino Unido, "podrán seguir utilizando este tipo de cooperación para el desarrollo de sus programas futuros",

EADS: "Es el golpe definitivo al mito auspiciado por Boeing"



"El informe de la Organización Mundial del Comercio (OMC) presentado ahora es el golpe definitivo al mito auspiciado por Boeing sobre el supuesto daño que las ayudas públicas a Airbus han ocasionado a la fabricante de aviones norteamericana", dijo el consorcio aeronáutico europeo EADS.

"La OMC ha confirmado definitivamente que los préstamos públicos son un mecanismo legal y que ninguno de los que Airbus ha recibido a lo largo de 40 años puede ser calificado como prohibido. Además confirma -en contra de las continuas afirmaciones de Boeing- que estos préstamos no han ocasionado ningún 'daño material' a Boeing".

"Es hora de que Boeing acepte esta derrota legal y termine con esta farsa. La confirmación de la OMC sobre el sistema de préstamos europeos es una gran victoria para Europa", declaró Rainer Ohler, director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Airbus. "No vemos consecuencias significativas para Airbus o el sistema de préstamos europeos en la decisión de hoy de la OMC de rechazar de plano la mayoría de las reclamaciones de Estados Unidos. Por lo tanto, las conclusiones de la OMC puede que requieran tan solo unos pocos cambios en las prácticas y políticas europeas", añadió.

El Órgano de Apelación de la OMC ha desestimado todos los argumentos presentados por los Estados Unidos durante el proceso de apelación y se ha puesto del lado de la UE. El informe final desestima ahora el 90 por ciento de las reclamaciones de los EE.UU, más que las desestimadas en una primera etapa, en 2009. Dicho informe marca también el final del intento de Boeing de acabar con la colaboración entre el gobierno europeo y Airbus.

Concretamente, el Órgano de Apelación de la OMC:

- ha confirmado que el mecanismo europeo de préstamos reembolsables es un instrumento legal y compatible para la cooperación entre gobierno e industria,

- ha rechazado la conclusión del Panel que consideraba como subvenciones "prohibidas" tres de los préstamos otorgados por los gobiernos anteriormente, constatando ninguno de los préstamos anteriores eran "prohibidos".

- ha rechazado las reclamaciones de EE.UU que califican de subvención a la totalidad del préstamo; sin embargo ha confirmado que los préstamos otorgados por los gobiernos a Airbus contienen un elemento de subvención, cuyo tamaño depende de la tasa de interés,

- ha revocado la conclusión del Panel que consideraba que la infraestructura utilizada por Airbus en Francia constituía una subvención,

- ha revocado la conclusión del Panel que consideraba que los programas europeos de Investigación y Tecnología habían perjudicado a Boeing.

- ha condenado al Panel por concluir erróneamente que Boeing ha perdido cuota en Brasil, Méjico, China Taipei y Singapur,

- ha dictaminado que no existe ningún tipo de perjuicio para los intereses futuros de Boeing en la India,

- ha limitado significativamente el alcance de la conclusión del Panel que consideraba que Boeing había perdido cuota de mercado en Australia, China, Korea y EE.UU.

Estos resultados no han sorprendido a Airbus. La constructora aeronáutica europea siempre ha manifestado a lo largo de todo el proceso de la OMC que esperaba que la mayoría de las reclamaciones de Boeing fueran rechazadas.

Airbus ha resaltado que en otro caso distinto llevado ante la OMC, este organismo ha concluido que Boeing ha recibido importantes subvenciones ilegales. La resolución de la OMC sobre este caso está actualmente en periodo de apelación y se espera que el dictamen final salga a finales de este año.

según Tom Enders, presidente y CEO del constructor europeo.

En 2010, la OMC admitió la demanda planteada por el gobierno de Washington contra las ayudas a Airbus, pero la UE recurrió la decisión. Por su parte, Bruselas contraatacó con una demanda contra EE.UU., en la que acusaba a Boeing de recibir miles de millones de exenciones impositivas de diferentes estados, junto con subvenciones ligadas a la investigación de defensa otorgadas por el gobierno federal. La OMC declaró irregulares esas ayudas y cifró en 5.300 millones de euros las subvenciones ilegales recibidas por el constructor norteamericano.

La decisión de la OMC señala que algunas ayudas estatales a Airbus son incompatibles con las reglas internacionales del comercio, pero revoca su anterior decisión que prohibía las destinadas a la financiación del A380. En consecuencia, la OMC revoca su recomendación por la que la UE debía retirar las ayudas a la construcción del A380, en un plazo de 90 días, pero estima indebidas las ayudas estatales recibidas por Airbus para el desarrollo de aviones como el A300, A310, A320, A330/A340, A330-200 y A340-500/600.

Hace dos meses, la OMC dictaminó en otro caso que EE.UU. subsidió de manera indebida a Boeing Co. a través de exenciones impositivas, subsidios y subvenciones para investigación.

Boeing: “Clara victoria final para un comercio justo”

“Esta es una clara victoria final para un comercio justo, que proporciona un marco equitativo para los trabajadores de la industria aeroespacial en América”, dijo Jim McNerney, presidente y CEO de Boeing.

“La OMC ha concluido que la ayuda al lanzamiento y otros subsidios ilegales a Airbus distorsionaron el mercado, causando un perjuicio a la industria de los Estados Unidos y que deben acabar. La Administración, particularmente la oficina del US Trade Representative, y el Congreso, merecen un reconocimiento por su defensa de las normas del comercio global en este caso. No unimos a ellos para exigir del acatamiento de esta decisión histórica” añadió.

“La OMC ha entregado su veredicto final y ahora Europa tiene seis meses para acatarlo” afirmó el vicepresidente ejecutivo y director del Departamento Jurídico J. Michael Luttig.

En total, la OMC ha confirmado que Airbus recibió 18.000 millones de dólares en subsidios ilegales. Esta suma incluye 15.000 millones en ayuda al lanzamiento, 4.000 millones de los cuales corresponden al A380, y sin los cuales Airbus no hubiera sido capaz de desarrollar sus flota de aviones. La suma incluye también 3.000 millones en otros subsidios distintos a la ayuda al lanzamiento. Esta cantidad excede por sí sola los 2.700 millones en subsidios no corregidos (principalmente gastos de la Nasa y de I+D) que la OMC atribuyó a Boeing en una decisión aparte el pasado mes de marzo y que se encuentra en estos momentos apelada.



“Airbus y los gobiernos que la financian han intentado justificar los subsidios ilegales afirmando que Boeing también se beneficia de contratos de I+D con el Gobierno” afirmó Luttig. “Pero la OMC en Marzo desarmó categóricamente ese argumento al rechazar el 80% de las alegaciones de la UE contra los Estados Unidos y confirmando la enorme ventaja competitiva que supone para Airbus los masivos subsidios ilegales que recibe de los gobiernos”.

Luttig hizo especial hincapié en el hecho de que las obligaciones que se derivan de esta decisión no dependen de la decisión que finalmente se tome en el caso de Europa contra los EEUU.

“De acuerdo a la decisión de ahora, Europa tiene que poner fina las prácticas ilegales, particularmente a la ayuda al lanzamiento. Los préstamos de los gobiernos para el desarrollo del A350 y futuros productos deben llevarse a cabo en términos comerciales comprobables”.

Luttig también se refirió a los recientes llamados de Europa para negociar un acuerdo.

“Comprendo por qué Airbus y sus sponsors quieren negociar ahora. Durante 40 años se han apoyado en masivas inyecciones de ayuda al lanzamiento. Hoy ha quedado confirmado que esas ayudas son ilegales. No estamos interesados en un acuerdo que permita la continuidad de la ayuda al lanzamiento, que es la forma más perniciosa de subsidio y la que más distorsiona el mercado” afirmó. “Airbus dispone en estos momentos de más de 17.000 millones de dólares en efectivo. Pueden, por tanto, permitirse acatar la decisión de la OMC y desarrollar sus aviones sin la ayuda de los gobiernos”.

“Las normas de la OMC, junto con la decisión en este caso, ofrecen unas pautas claras acerca de lo que los gobiernos pueden y no pueden hacer para ayudar a sus respectivas industrias aeronáuticas. Estas normas afectarán a todos los mercados y servirán para garantizar que los concursos se ganan o se pierden en base a los meritos de los respectivos productos y no por subsidios de los gobiernos”, afirmó Luttig.

ENTREVISTA A ÓSCAR PÉREZ NAVARRO

GMV presenta en Denver su estudio sobre archivo de datos de larga duración

La empresa española GMV, a instancias de la Agencia Espacial Europea (ESA) ha presentado los resultados de su Estudio sobre Tecnologías de archivo de datos de larga duración (LAST) en el Simposio de Sistemas y Tecnologías de Almacenamiento Masivo De Datos (MSST) que se celebra en Denver (Colorado).

El estudio que la ESA ha confiado a GMV analiza todas las tecnologías y arquitecturas relacionadas con el almacenamiento de datos y llega a conclusiones de gran interés que sirven al mismo tiempo para la definición de las futuras políticas de los sistemas de archivado.

Óscar Pérez Navarro, jefe de División del Segmento de Procesamiento de Datos GMV, explica los resultados y el método de evaluación de los datos obtenidos de la observación satelital de la Tierra para el archivo y almacenamiento de la información.

Actualidad Aeroespacial.- ¿Qué resultados ha obtenido GMV en su estudio LAST?

Óscar Pérez Navarro.- El estudio aún no ha finalizado, estamos a punto de cerrar la fase 2 y comenzar la tercera y última fase del proyecto a partir de la cual se sacarán todas las conclusiones pertinentes. Lo que sí se puede ir adelantando es que, a nivel de usuario, es necesario armonizar los sistemas de archivado ya que dependiendo de la institución con la que se contacte las políticas varían y tienen diferentes grados de desarrollo para el largo alcance. También se desprende que en EE.UU van dos pasos por delante en cuestión de definición de políticas y arquitecturas. Sin embargo, gracias al empuje del grupo LTDP (Long Term Data Preservation), en Europa y más concretamente en el sector espacial de observación de la Tierra se está apostando por elaborar un conjunto de políticas y requisitos bastante ambiciosas para poder cubrir la brecha que existe actualmente en este campo. Desde el punto de vista tecnológico y tras el sondeo a nivel mundial realizado por GMV, es digno de resaltar que actualmente existen tecnologías que permiten cubrir y alcanzar prácticamente cualquier tipo de arquitectura que satisfaga las condiciones, políticas y requisitos de cada usuario, pero que en términos económicos suponen una gran barrera de entrada.

aa- ¿Por qué su presentación en Denver?

OPN.- La ESA, como coordinadora del grupo LTDP, está interesada en la difusión de los resultados obtenidos en LAST. De ahí que nos haya pedido la asistencia a los seminarios y conferencias de más prestigio a nivel mundial y el MSST de Denver, si no es el más importante, está entre los más importantes en materia de investigación y tecnología de almacenamiento. Además, GMV ya ha colaborado en otros eventos como el EGU 2011 en Viena y tenemos intención de presentar el estudio en el PV 2011 en Toulouse.

El estudio presentado por GMV está basado en estudios previos del grupo para el análisis de arquitecturas de sistemas terrenos de misiones espaciales. En él se definen una serie de componentes tecnológicos a analizar que a su vez se pueden descomponer en parámetros de evaluación y que a su vez pueden subdividirse en otros parámetros

aa- ¿Por qué la ESA ha confiado ese estudio a GMV?

OPN.- La ESA convocó el concurso a finales de 2009. GMV hizo un análisis estratégico para saber dónde podría posicionar este tipo de estudios y nos dimos cuenta de que en los próximos años éste sería un punto crucial en le definición de las misiones de observación de la Tierra debido a la creciente demanda de información por parte de los usuarios finales. Nuestra oferta resultó seleccionada danto lugar a la adjudicación del proyecto.

aa- ¿Qué objetivos persigue el grupo LTDP?

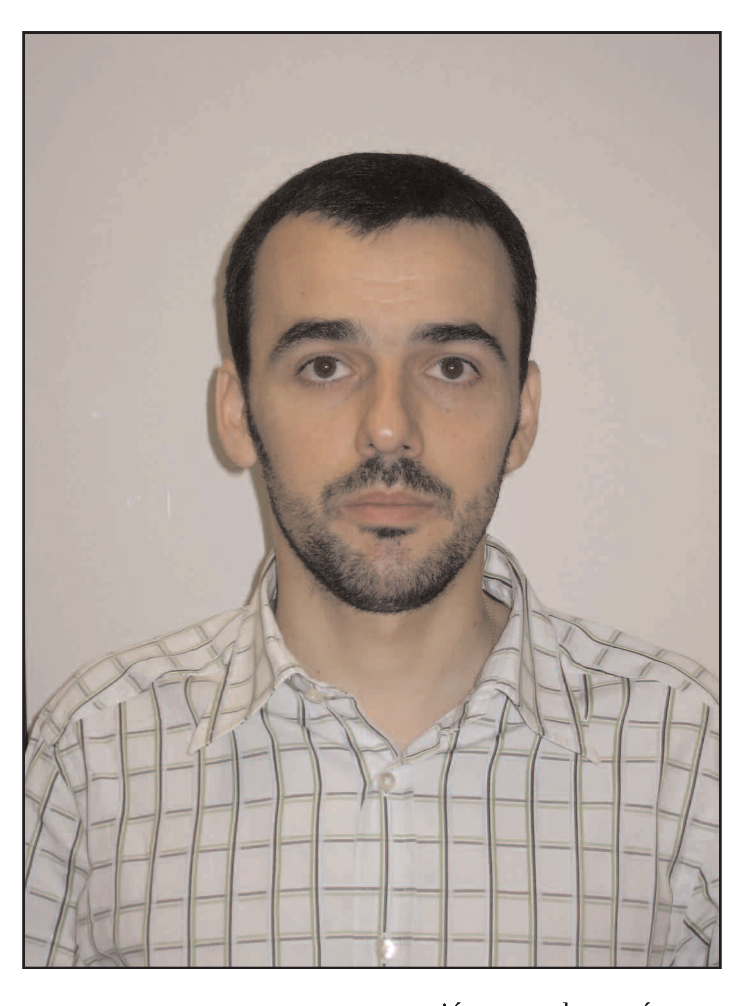
OPN.- El Grupo LTDP está formado por una serie de instituciones dedicadas al ámbito de observación de la Tierra durante más de 20 años. Su principal objetivo

ENTREVISTA A ÓSCAR PÉREZ NAVARRO

es aunar políticas y crear una serie de estándares para el apalancamiento de los sistemas de archivado tanto actuales como futuros y la colaboración entre ellos para el análisis de las sinergias que se pueden identificar.

aa- ¿En qué consiste el sistema presentado por GMV?

OPN.- Está basado en estudios previos de GMV para el análisis de arquitecturas de sistemas/segmentos terrenos de misiones espaciales. En él se definen una serie de componentes/áreas tecnológicas a analizar que a su vez se pueden descomponer en parámetros de evaluación y que a su vez pueden subdividirse en otros parámetros. Por ejemplo, si hablamos de base de datos, podemos identificar parámetros como prestaciones en el acceso a datos, tipos de interfaces, capacidad de almacenamiento de registros de datos, escalabilidad, coste por Mb/Tb almacenando, dependencia del fabricante. A cada área tecnológica le asociamos un peso, en función de su importancia, en tanto por ciento, que no es decidido únicamente por GMV sino acordado con los usuarios finales de cada sistema de archivado. A su vez, cada parámetro dentro de cada área también tiene un peso asignado, igualmente en función de cómo de prioritario es para el sistema. Esto se repite tantas veces como anidamientos o ramificaciones se hayan identificado dentro del sistema. Una vez hecha esta descomposición tenemos el modelo de evaluación definido y sólo queda que los expertos de cada área asignen una puntuación a cada parámetro dentro de cada una de ellas, y el modelo automáticamente te muestra cuál es la más apropiada.



En el sector espacial de observación de la Tierra se está apostando por elaborar un conjunto de políticas y requisitos bastante ambiciosas para poder cubrir la brecha que existe actualmente

aa- ¿Qué se pretende con ello?

OPN.- Uno de los principales objetivos del almacenamiento de datos de larga duración es un análisis para entender el comportamiento de los distintos componentes estudiados. En el campo de la observación de la Tierra, es importante asegurarse de que el estudio tiene tanta estabilidad espacial como temporal por lo que cuanto mayor es la serie temporal a analizar mayor será la certidumbre de que lo que se estudia es cierto y no se deja a la pura especulación. Para estos análisis es importante la interrelación entre los distintos centros ya que cada uno de ellos dispone de información que en la mayoría de las veces es complementaria. De ahí que ésta sea una de las directivas.

aa- ¿Quiénes tendrán acceso a la información almacenada y por qué medios?

OPN.- El acceso dependerá del tipo de misión o proyecto. Los hay de cobertura global y que están orientados a proveer datos a la gran comunidad científica no sólo europea, sino también mundial, ya que el conocimiento y las capacidades de análisis de los datos son de interés público y el acceso no debe limitarse a tan sólo una parte de los expertos. Por ejemplo, tenemos servicios como las ECV (Essential Climate Variable) que están dirigidos a conocer cómo impactan determinados elementos (atmosféricos, terrestres y marinos) en el cambio climático. Dentro de estos servicios encontramos variables como la alteración por fuegos forestales, aerosoles, temperatura de la superficie terrestre, gases efecto invernadero, ozono, hielo marino y glaciares, etc. El acceso a estos datos se hará a través de servicios dedicados por los desarrolladores del proyecto (como puede ser GMV en el caso del impacto de fuegos forestales). Existen otros proyectos y misiones que por su naturaleza no albergan la necesidad de ser abiertos al público científico en general. Las entidades que los gestionan publican y difunden avances de las imágenes que producen para darlas a conocer de manera que se puedan obtener previo pago a través de plataformas que así lo soportan.